Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7497

22. 06. 90

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Hüser und der Fraktion der DIE GRÜNEN — Drucksache 11/7051 —

Gleisanschluß Monzingen/Nahe

Dem Vernehmen nach plant die Deutsche Bundesbahn, den Gleisanschluß Monzingen/Nahe aufzugeben.

1. Entspricht die geplante Stillegung des Gleisanschlusses für Güterverkehr in Monzingen den verkehrspolitischen Zielvorstellungen der Bundesregierung?

Bei der geplanten Maßnahme der Deutschen Bundesbahn handelt es sich nicht um die Stillegung eines Gleisanschlusses, sondern um die Auflassung eines Wagenladungstarifpunktes. Die Entscheidung, den Tarifpunkt Monzingen/Nahe bis spätestens 1991 aufzulassen, trifft die Deutsche Bundesbahn in eigener Zuständigkeit und unternehmerischer Verantwortung. Diese Vorgehensweise widerspricht nicht der grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielsetzung der Bundesregierung.

2. Ist die Bundesregierung mit uns der Ansicht, daß durch diese Stillegung eine erhebliche Verschlechterung der Infrastruktur im Naheraum eintreten würde?

3. Welche infrastrukturellen Ausgleichsmaßnahmen erwägt die Bundesregierung für den Fall der Stillegung?

Das Aufkommen des Tarifpunktes Monzingen/Nahe betrug im Jahr 1989 43 Wagen, d. h. weniger als ein Wagen pro Woche. Bei einer Auflassung dieses Tarifpunktes kann von einer erheblichen Verschlechterung der Infrastruktur im Naheraum keine Rede

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 20. Juni 1990 übermittelt.

sein; die Frage infrastruktureller Ausgleichsmaßnahmen stellt sich demgemäß nicht.

4. Teilt die Bundesregierung unsere Ansicht, daß ein Ausbau der Bundesstraße 41 zu einem weiteren Rückgang des Frachtaufkommens auf der Nahestrecke führen wird?

Nein.

Der Ausbau der B 41 erfolgt in erster Linie durch Ortsumgehungen. Diese sollen innerhalb der Ortsdurchfahrten die Verkehrssicherheit verbessern und die Lärm- und Abgasbelastung vermindern.

Ein Rückgang des Frachtaufkommens auf der Nahestrecke der Deutschen Bundesbahn ist deshalb durch diese Maßnahmen nicht zu erwarten.

5. Teilt die Bundesregierung unsere Auffassung, daß eine Reduzierung des Leistungsangebotes der Deutschen Bundesbahn die Schaffung von Erwerbsarbeitsplätzen in der Region – insbesondere im produzierenden Gewerbe – erschweren wird?

Nein.

6. Ist eine weitere Reduzierung des sowieso schon sehr eingeschränkten Leistungsangebotes auf der Nahestrecke für den Fall eines weiter verringerten Frachtaufkommens geplant?

   Wenn ja, welche?

Die Deutsche Bundesbahn hat ihre Untersuchungen von aufkommensschwachen Wagenladungstarifpunkten an der Nahestrecke zur Zeit noch nicht abgeschlossen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist daher eine abschließende Aussage über eventuelle weitere Rationalisierungsmaßnahmen nicht möglich.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Entwicklung zu einer Konzentration der Deutschen Bundesbahn auf wenige Hauptstrecken und die damit einhergehende Konzentration der Betriebe, deren Warenfluß sich an der Schiene orientiert?
8. Deckt sich diese Entwicklung mit den wirtschaftspolitischen und regionalplanerischen Vorstellungen der Bundesregierung?
9. Wenn ja, welche besonderen Ausgleichsmaßnahmen sind für verkehrstechnisch benachteiligte Gebiete vorgesehen?

Beim Wagenladungsverkehr ist die Deutsche Bundesbahn einem verstärkten Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Sie will sich deshalb in marktgerechter Weise gegenüber ihren Wettbewerbern, insbesondere dem Straßengüterverkehr, auf ihre Systemvorteile – Beförderung großer, gebündelter Gutmengen im wesentlichen zwischen Knotenbahnhöfen bzw. Wirtschaftszentren – konzentrieren.

Die Strukturveränderungen im Wagenladungsverkehr sollen nach dem Konzept der Deutschen Bundesbahn hinsichtlich Leistung und Preis den Kunden Vorteile bringen und gleichzeitig den Schienengüterverkehr in der Fläche sichern.

Nach Auffassung der Bundesregierung wird die Neustrukturierung weder eine Konzentration von Betrieben zur Folge haben, deren Warenfluß sich an der Schiene orientiert, noch eine verkehrliche Benachteiligung bestimmter Gebiete bewirken.

10. Wie ist nach Auffassung der Bundesregierung die Verlegung von Frachtaufkommen von der Schiene auf die Straße mit der Aussage der Enquête-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre" des Deutschen Bundestages in Einklang zu bringen, nach der zur Abwendung gravierender Klimaveränderungen eine drastische Reduzierung des CO_2-Ausstoßes innerhalb der nächsten Jahre unabdingbar ist?

Bei Beibehaltung der herkömmlichen Struktur des Wagenladungsverkehrs würde die Deutsche Bundesbahn aufgrund sinkender Wettbewerbsfähigkeit weitere Marktanteile an den Straßengüterverkehr verlieren. Dies würde auch zu zusätzlichen Belastungen im Straßenverkehr führen.

Das Bemühen der Deutschen Bundesbahn, durch Strukturveränderungen des Wagenladungsverkehrs den Anteil der Schiene am Verkehrsaufkommen zu erhöhen, ist daher mit den Aussagen der Enquête-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre" des Deutschen Bundestages zu vereinbaren.

11. Wie stellt sich die Bundesregierung unter diesen Voraussetzungen einen zukünftigen regionalen Umbau von militärischen zu zivilen Erwerbsarbeitsplätzen vor?

Die Bundesregierung sieht keinen Zusammenhang zwischen der Schließung des Wagenladungsverkehrstarifpunktes Monzingen/Nahe und einem regionalen Umbau von militärischen zu zivilen Erwerbsarbeitsplätzen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333